

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号: 13920121150382

UDC _____

厦门大学

硕 士 学 位 论 文

公车改革全面开启的观察与分析：以 Y 县为例

The Observation and Analysis of Official Vehicles System
Reform Comprehensive Open: With Y County
as an Example

王 祥 芸

指导教师姓名: 罗 思 东 教授

专 业 名 称: 公共管理 (MPA)

论文提交日期: 2015 年 4 月

论文答辩日期: 2015 年 月

学位授予日期: 2015 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2015 年 4 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆

论文指导小组:

罗思东	教授
石牵助	副部长
黄新华	教授

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

摘 要

新中国成立之后,我国在公务用车的管理使用上采用了按需分配、严格控制、所有权归国家的模式,适应了当时的国情,为公务用车提供了方便。随着我国经济不断发展壮大,传统的公务用车模式不能完全适应当下的需求,所消耗的资金过多,并且存在以权谋私的现象,引发了社会强烈反映。对此,从1994年开始,就有一些地方和部门在小范围内陆续尝试改革探索,积累了不少经验教训。2014年,党中央、国务院明确推进公务用车制度改革,意味着酝酿20年的车改终于破冰启航,在全国范围内全面推进。

本文综合运用理论分析和实证分析相结合,运用公共政策评估方法、政策分析、经济学、新公共服务理论、行政管理的若干理论为指导,运用深度访谈、对照分析等方法,结合Y县的实践,观察和分析了公车改革的实际进程。论文首先描述了我国公车使用管理的现状,从改革面临的问题、挑战和机遇,以及改革产生的效益等四个方面,分析了改革的现状;其次,选取Y县为个案,分析公务用车的基本情况、车改相关政策和车改后产生的变化,使公车改革的一般情况得以活化、情景化和具体化,将理论知识和现实经验充分融合;再次,通过梳理、归纳国内多地、多部门车改的试点做法,结合国外公务用车使用管理的经验,归纳可供当前公车改革借鉴的主要方向,包括降低成本、严格监管和选择合适的改革模式等;最后,提出了指导完善公车改革的对策建议:首先是加强顶层设计,秉持底线思维;其次是配套体制改革,完善政策法律;再次是规制财政体系,科学严格审批;从次是推动群策群力,鼓励集思广益;另外要应用技术手段,强化公车管理;最后是充分市场运作,活络有效资源。本篇论文期待能从本质上来分析公车制度改革的内容,助推公车改革事业渐趋成熟,实现我国公车管理和使用制度走上节约高效、公开透明的轨道。

关键词: 公务用车; 模式与改革; Y县

Abstract

Since the establishment of the new China, Official vehicles adopted management mode that distribution according to needs, strict control and ownership belongs to government. Once adapted to the situation of our country and provides convenience to the official trip. Along with our country grows economically stronger, the traditional system of official vehicles deviation from the new situation of development. The phenomenon of high operating costs, use government cars for private purposes and misuse is prominent, triggered strong social reflection. Therefore, from the beginning of 1994, there are some places and departments have tried to reform in small range, accumulated a lot of experience and lesson. In 2014, the Party Central Committee, the State Council explicitly promote the reform of official vehicles using system, it means twenty years of official vehicles system reform finally get ice-breaking, and comprehensively promote nationwide.

This paper combines theoretical analysis and empirical analysis, adopting public policy evaluation method, policy analysis, economics, new public service theory, administrative management theory and so on, using the analysis methods such as in-depth interview, combined with the practice of Y County, to observe and analysis actual process about official vehicles system reform. The paper first describes the current situation of our country's official vehicles use and management, from 4 aspects of problems, challenges, opportunities and benefits, analysis present official vehicles reform situation. Then select Y County as a case, analysis basic situation, relevant policies and changes after official vehicles system reform, so that makes the general situation about official vehicles reform to activation, scenarios and specific. And then, by induce the practice of some places and departments in domestic, combining with the experience of foreign, summarize the main reference for current official vehicles system reform, including lower cost, strict supervision and choose a suitable reform mode; Integrate the theoretical knowledge and practical experience fully. At the end, proposes some countermeasures and suggestions to improve the official vehicles system reform: The first one is to strengthen top-level design, adhere to the bottom line of thinking; the second thing is supporting system reform, improve policy and law; the third is regulation of finance system , strengthen examination and approval; the fourth is push people to coordinated work together, encourage draw on collective wisdom; the fifth is application of technical means, strengthen official

vehicles management and the sixth is to operate market mechanism fully, make resources active and effective. The thesis looks forward to analysis every aspects of official vehicles system reform fundamentally, to boost the reform became mature and show results, realize official vehicles use and management in China go on to the economical and efficient, open and transparent orbit.

Key words: official vehicles; mode and reform; Y Country

厦门大学博硕士论文摘要库

目 录

绪 论..... 1

 （一）研究背景与研究意义 1

 （二）研究综述 2

 （三）研究方法与研究内容 4

一、公车改革的现状 5

 （一）存在的问题 6

 （二）面临的挑战 10

 （三）带来的机遇 11

 （四）产生的效益 14

二、Y 县公务用车的案例分析 16

 （一）Y 县背景..... 16

 （二）Y 县公务用车基本情况 16

 （三）Y 县公车改革相关做法 19

 （四）Y 县公车改革产生的变化 24

三、国内外公务用车的模式与借鉴 27

 （一）国内公务用车的模式 27

 （二）国外公务用车的模式 31

 （三）借鉴 35

四、完善公车改革的对策建议 39

 （一）加强顶层设计，秉持底线思维 39

 （二）配套体制改革，完善政策法律 40

 （三）规制财政体系，科学严格审批 41

 （四）推动群策群力，鼓励集思广益 42

 （五）应用技术手段，强化公车管理 43

 （六）充分市场运作，活络有效资源 43

结 语..... 45

参考文献..... 46

附录：深度访谈 48

致 谢..... 51

Catalogs

Introduction.....	1
(1) Research background and significance.....	1
(2) Research summarize.....	2
(3) Research methods and contents.....	4
1. The current situation of official vehicles system reform.....	5
(1) The problems.....	6
(2) The challenges.....	10
(3) The opportunities.....	11
(4) The benefits.....	14
2. An case analysis of Y County's official vehicles.....	16
(1) Brief introduction about Y County.....	16
(2) Basic situation of Y County's official vehicles.....	16
(3) Relevant practices of Y County's official vehicles system reform.....	19
(4) Y County's changes brought about by official vehicles system reform.....	24
3. Mode of domestic and foreign official vehicles and experience in using.....	27
(1) Mode of domestic official vehicles.....	27
(2) Mode of foreign official vehicles.....	31
(3) Experience in using.....	35
4. Countermeasures and suggestions to perfect official vehicles system reform.....	39
(1) Strengthen top-level design and insist bottom-line thinking.....	39
(2) Reform relevant structures together with improve policies and laws.....	40
(3) Regulate financial system besides approve items scientifically and strictly.....	41
(4) Encourage everyone makes concerted efforts that pooling their strength and wisdom together.....	42
(5) Apply technology to enhance official vehicles management.....	43
(6) Operate market mechanism fully, make resources active and effective.....	43
Conclusion.....	45
References.....	46
Appendix: depth interview.....	48
Acknowledgments	51

绪 论

（一）研究背景与研究意义

1. 研究背景

1988 年 10 月，国务院机关事务管理局发布《中央国家机关汽车配备标准的规定》，当代公务用车的使用与管理从此进入人们视野，广受各方关注。随着时间推移，时代发展变迁，公车使用管理过程中的各种矛盾和问题应运而生，高额的公车消费资金，不仅使国家的财政压力增大、浪费国家资源，而且在很大程度上损害了政府的形象，政府在人们心目中的威望降低，因此改革刻不容缓。然而，就在从 1994 年时，中央办公厅与国务院办公厅联合发文《关于中央党政机关汽车配备和使用管理的规定》开始算起，直到二十年后的 2014 年，全新出台了《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》，花费了整整 20 年的时间公车改革才全面开启。在此期间先后有一些中央机关以及 14 个省份的部分县市进行了公车制度试点改革，然而改革具有很大不确定性，很少有能够长期坚持下来的试点，大部分试点的改革以失败告终，也有的受到一些阻碍，其他的试点则又重新回到了传统的模式下，试点改革并不令人满意。所以进行全面改革的消息发布之后，受到了人们的普遍关注，这次全面改革要想取得成功，开展改革就需要冲破重重阻碍，需要大刀阔斧对传统的模式进行彻底创新。因此大家都十分关注这次改革的进展。

2. 研究意义

我国公车使用管理过程中存在的一些问题和弊端，造成了大量浪费和不良影响，改革显得尤为紧迫，但改革牵涉面相当广泛，改革思路是否开阔、改革模式是否得当、改革过渡是否平稳、改革成效是否显著等无一不牵动着社会关注。

本文选取了在行政建制中能起到承上启下作用的县级政府作为研究公车改革的切入点，其意义在于使改革的整体进程与地方实际的结合。具体而言，一方面，通过对 Y 县个案研究，将公车的管理模式和使用现状、存在的弊端和问题、改革相关做法及产生的变化一一呈现出来；另一方面，将共性寓于个性当中，不但对 Y 县未来持续的公车规范管理使用具有现实的指引意义，而且突出了公车改

革带来党风廉政建设、公务形象改善、行政成本降低、资源合理配置、发挥市场经济等方方面面的进步与革新，在一定意义上可以为我国其他地区 and 部门车改提供一些参考作用，为进一步保证改革的实施提供有效事实依据。

（二）研究综述

中国公车改革进程这么多年，许多学者、媒体、政策制定者甚至普通百姓等都对这个问题进行了探讨研究，发表了不同的看法和观点。

对于选取何种车改模式的问题，袁涌波描述了公车改革的三种模式：货币化车改模式、公车租用模式、加强管理型模式，并将它们的优势和缺陷做了分析，并通过公共管理理论、产权理论分析论证得出，货币化车改模式是最优的。^①

针对我国目前存在的不良状况，叶青提出，我国目前实行的公车使用方案无法同目前的经济发展状况相适应；公车数量过多管理不变；公车不达标、使用过程中耗费大量资金，导致国家财政压力增大；公车的利用效率不高；以权谋私，利用公车进行私人活动；这些问题的彻底解决，需要从体制方面入手，实现最大限度的改革。^②

郭海博分析了我国推动公车改革开展存在的困难，认为我国公车改革的困境是，公务用车缺乏健全的法律法规作保障；公务用车的监用惩罚力度弱；受部门利益的制约，管理措施被变相执行。^③

也有一些调查人员发现了公车改革过程中遇到的阻碍，举例而言，李兵提到，公车体制改革所包含的范围比较广，不过不管是哪种模式的改革，都需要重点关注以下内容：严格把握政府部门的自利行为；保证相关的财政制度改革；实现制度透明化，健全监督体系；^④ 余诚的观点是，公车改革的重点是实现利益的平等，不管运用哪种模式的改革，都要立足于当下的基本情况，实事求是，不能脱离实际谈改革，而且平衡好各方利益尤为重要。^⑤

对公车改革的意义及作用，杨洪能、江明生提出，公车的改革能减少公车消费，为公共财政减负；将政府的行政行为全数规范起来，以树立并提升政府新形

^①袁涌波. 公车改革攻坚：三种改革方案的比较及启示. 中共浙江省委党校学报 [J], 2011(4): 5-10.

^②叶青. 车改，一个不可推卸的历史责任[J]. 湖南财政与会计, 2000 (261): 11-13.

^③郭海博. 中国公车改革的困境及路径选择 [J]. 东方企业文化, 2012-03.

^④李兵. 公务用车制度改革应注意的几个问题 [J]. 中共桂林市委党校学报, 2006(4)

^⑤余诚. 政府机关公车改革中有关利益均衡的问题[J]. 文史博览 (理论), 2008: 33-35.

象；把使用公务车的特权思想完全消除；滥用、乱用公车的腐败行径彻底杜绝。因此，不管公车改革难度如何，政府都应大力促使公车改革向前推进。^①朱江认为，深化公车改革能加强党的作风建设，减少产生腐败的温床，稳固党的执政地位。^②

学界对国外公车的使用管理制度也进行了探讨总结。朱妍丽概括了国外公务用车制度的成熟经验，包括严格控制公车私用；严格界定公车配备；鼓励使用节能环保车；组建车队加强公车管理；使用特殊牌照强化外部监督。^③

在改革对策方面，翟元元提出规范我国公务用车的使用和管理，主要可以从以下几个方面入手：完善公务用车管理制度；建立科学的公务用车预算约束机制；完善公务用车货币化，推动公务用车市场化；强化对公务用车消费的全面监督制衡；进行相关制度的调整，建立健全管理使用公车的法律法规。^④李鹤也为其他各地区的改革方案给出了科学的建议，也就是：改革需要实事求是，具体问题具体分析，政策的制定和执行要考虑到当地的基本情况；保证人们享有知情权，使制度实现透明化，接受公众的监督；严格控制操作程序，政策的制定和执行要建立在法律的基础上。^⑤

对于公车改革应注意的问题，南刚志认为：首先要明确公车改革的目的，从浅表层的降低行政成本到深层次的建立节约型、服务型政府都需要全盘考虑；其次，规范决策程序。政府在做出公车改革的公共决策时应遵循一定的程序和规范，这些对制约政府行为、保证决策公平、维护社会和谐具有重要意义。第三，加快政治体制改革。货币化模式运作要依赖政治体制的改革和完善，通过权力的合理分工和相互制约才能取得成效。第四，通过渐进的方式推进公车货币化改革。依照之前的货币化改革试点情况，推广该方式不宜过急过快，应积极倡导更多制度创新，逐步成熟后，才进行普及。^⑥

^①杨洪能，江明生.论公车改革的意义[J].凯里学院报，2013（1）：17-19.

^②朱江.深化公车改革与巩固共产党执政地位研究[J].南方论刊.2012（8）：7-9.

^③朱妍丽.公务用车制度改革的调查与思考——以广州市为例 [D].广州大学，2009.

^④翟元元.我国公务用车改革中的问题与对策研究[D].中国海洋大学，2011.

^⑤李鹤.浅析我国的公车改革[J].东北大学研究生院，社会发展，2010：81.

^⑥南刚志.公车改革货币化模式评析.[A].理论前沿，2007：9.

（三）研究方法与研究内容

1. 研究方法

本文采取理论与实践相结合的研究方法，一方面，通过大量阅读、搜集资料做好理论知识积累，阐述概括国内外公车管理使用的情况，并分析我国公车管理使用的现状，为公务用车改革研究夯实理论基础。另一方面，以 Y 县公车管理使用情况作为案例进行分析研究。用这一具象的实例做研究，试图通过专注于单个对象进行具体而系统的分析，以展现中国公车改革整体的机理。文中运用了社会调查主要方法中的访谈法，对 Y 县公车使用者中的领导、普通干部和持有观望态度的普通百姓进行了访谈调查，实实在在了解不同群体的观点与看法，不仅便于理解地方车改的来龙去脉，而且有机会发现纯理论研究容易忽视的细节。

2. 研究内容

论文将要表达的内容分为六大部分：

第一部分是绪论，主要是对公车改革的研究背景、意义、综述、方法、内容等基础知识的梳理归纳。

第二部分是公车改革的现状，主要是分析公车改革存在的问题、面临的挑战、带来的机遇、产生的效益四方面问题，意对当前中国车改情况做一个整体说明。

第三部分是 Y 县公务用车的实证研究，内容包括 Y 县整体背景、公务用车使用和管理的基本情况、制定的公车改革政策以及公车改革产生的变化，用 Y 县作为实例，以达到见微知著的效果。

第四部分是国内外公务用车的模式与借鉴，通过分析国内与国外的公务用车模式，梳理总结并加以借鉴。

第五部分主要包括完善改革方案的政策性建议，对于促进改革的进程具有推动作用。重点从六个方面入手进行了分析：一是加强顶层设计，秉持底线思维；二是，配套体制改革，完善政策法律；三是，规制财政体系，科学严格审批；四是，推动群策群力，鼓励集思广益；五是应用技术手段，强化公车管理；六是充分市场运作，活络有效资源。

第六部分是结语，阐述了施行公车改革的意义，提出了改革前路上会遇到的问题，并表达了期望改革成功的坚定信心。

一、公车改革的现状

公车的使用所耗费的财政资金过多，工作效率较低、管理使用不规范、环境污染问题严重等现象受到了人们的普遍关注，党中央和国务院十分重视这些问题，并且正在着手解决这些问题。2014 年 7 月，中共中央、国务院共同出台了《中央和国家机关公务用车制度改革方案》和《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》，被誉为“史上最严格、覆盖最广的公车改革令”，是公车改革道路上坚定的破冰之旅，消息一出輿情振奋。下文将具体的车改办法（见图 1）及车改补贴标准（见图 2）用制图的方式形象列明，再从存在的问题、面临的挑战、带来的机遇、产生的效益四个方面对中国公车改革的现状进行分析。

图 1：具体的车改办法

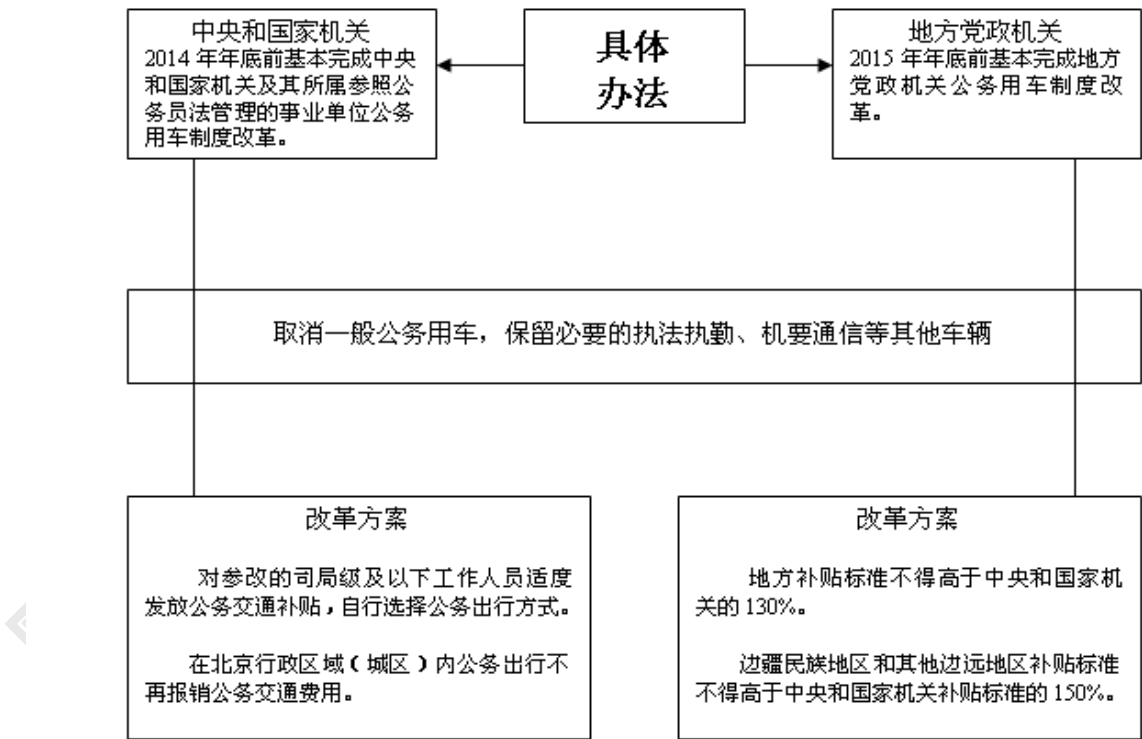
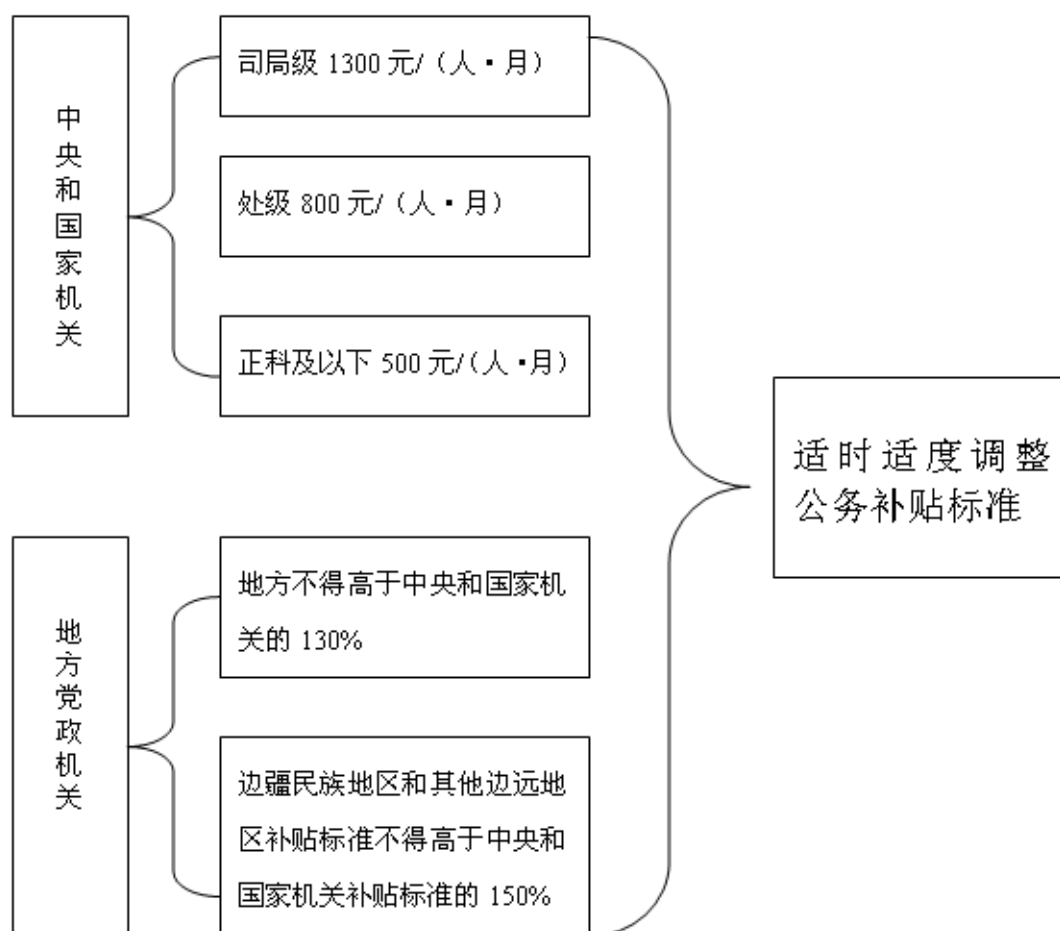


图 2：车改补贴标准



（一）存在的问题

1. 货币化补贴模式未必奏效

彻底废除领导及工作人员的工需车辆，改为发放交通补助的形式，这一做法可以叫做货币补助模式，期望这种新模式能够在一定程度上解决当下存在的问题。依据公车改革的新方案，中央将会取消副部级官员以下的领导用车、取消地方厅级官员以下的一般公务用车，鼓励公务出行选择社会方式并发放适合的交通补贴，这样将会保证官员出行的一般化，同时防止资金的浪费。交通补贴主要包括以下内容：中央以及国家机关的司局级、县处级、科级与平时工资同步，每月进行发放，采取的标准分别是一千三、八百、五百元，并且根据各地区的不情

况，地区之间可以做出一些适当调整，但应该以此为基准，边疆、偏远地区不得高于中央的 150%，地方不得高于中央补贴标准的 130%。^①这种做法连带产生了两个问题：一是，采取货币补贴模式能否真正做到减少经费开支？二是，货币化补贴模式是否能得到社会大众认可？笔者认为，对于经济实力强的地方和部门，公车改革后之前需负担的司机工资、修车费、过路费、汽油费等公车使用成本消失，再加上财政收入高，补贴标准在财政能负担的范围之内，那么是可以做到发放车补没有压力的。但在车改规定中，补贴标准有明确规定且只许高不许低，有些地区平时负担公务人员工资已经很吃力了，车改后还需要负担车改货币补贴，政府财政支撑艰难。交通补贴是一笔高额的行政支出，不但没有从根本上解决矛盾，反而使财政负担加重，如何承担这笔高额的支出，是目前改革人员面临的急需解决的问题。就温州市发改委而言，在进行改革之前，该单位共拥有 24 辆车，2011 年交通费用约是 133 万元。在进行改革之后实行了改革新办法，发放交通补助，一年发放的补助总额为 162 万元。也就是说，改革之后的交通支出要高于改革之前近 30 万元之多。^②车改效果差强人意，引起争议不断。2009 年杭州试点车改，公车补贴依照工作职务层级从 300 元到 2600 元不等。引发大众持续不断的热议，当时的杭州市委副书记叶明就表示这种做法无异于自己给自己出难题，实行过程非常艰辛，相当于“自断臂膀”。2012 年温州市机关、事业单位车改，按职级车补每人每月最低 300 元，最高 3100 元，被人调侃“温州创全国正处级干部最高补贴纪录”。浙江各地车改试点的交通补贴普遍较高，从工资数字的变化看，车补确实使得公务员的总收入提高了。“公务用车改革其实说白了就是给公务人员提高薪金待遇”，在社会中此类声音纷纷，不绝于耳。

2. 按职级补贴的方式仍然存疑

无论是之前开展试点改革城市的做法，还是现在新鲜出炉的《中央和国家机关公务用车制度改革方案》和《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》中规定，设定补贴的基本思路都是按照职级来划分，有人不禁要问：货币补贴的具体数额是如何计算出来的？是根据什么方法测算出来的？为什么一定要按干部级别划分？补贴标准的差异为什么这么大？这些问题都受到了公众质疑。例如，2009 年杭州试点车改，采取的发放办法如下：通过规范职务层级做好分类，共

^①中共中央办公厅、国务院办公厅.关于全面推进公务用车制度改革的指导意见 [Z].2014-07-12.

^②龙在宇.温州车改每月交通补贴正处级 3100 元 系全国最高 [N].新京报, 2012-07-02.

分成了九个不同补助等级，并按照金额最低 300 元，最高 2600 元的标准进行补助。2012 年，温州的市直机关事业单位车改，对在编、在职、在岗人员按其职务层级划分 7 个车补档次，每人每月最低 300 元，最高 3100 元。类似的情况还有很多，可这些标准横空而出，却没有任何权威机构或部门佐证其合理性与科学性。还有人觉得发放薪酬、津贴已经按职级划分了，但是经常出去办事、需要使用交通工具的是职务低的科员，车补应该更高才是，为什么实际上却是按其职务层级从高到低划分，且补贴高低悬殊？不禁联想到这会不会是变相强化干部的等级和地位？该问题饱受大众诟病，却一直没有令人信服的解释。

3. 公共交通状况不佳拉低效率

我国公共交通系统尚处于不发达阶段，城市交通设施与城市交通需求还处于失衡状态。尤其在一些地区还存在道路规划不合理、基础设施薄弱、交通秩序不规范等问题，平时道路已经是拥堵不堪。公车改革后，一部分公务人员势必会在开展公务活动时选择公共交通工具出行，公共交通状况不佳很大程度上影响了办公效率。就拿笔者这里来说，有些地处 Y 县偏远地区的乡镇，每天往返县城的班车时间从早上 8 点到下午 5 点，每隔 40 分钟有 1 趟，如果要到县城行政中心办理公务需提早等车，到长途车站要花费 1 个小时左右，遇上交通状况拥堵的时候，可能需要花上 2 个小时的时间，从长途车站到行政中心还需坐城市公交花费半小时左右的时间，路途时长加起来共需 2 至 3 个小时。而有公务用车的情况下，不需要等车、转车、路边停车，只要 1 个小时的时间。特别是在有紧急事务的情况下，公共交通系统根本不能承担起办理公务的效率，只会使得效率降低。公共交通的规划不合理、投入比不高等问题，无法为车改后的公干效率进行保驾护航。

4. 公车司机何去何从令人担忧

实行公车改革，还有一个需要解决的问题就是司机问题。改革办法中规定，依据公务用车的客观需求，平等的选拔一部分人员竞聘上岗，本着公开公正的原则，在目前有编制的司勤人员范围内进行择优，选出符合条件的人员内部消化。针对其他没有被选取的工作人员，也要坚持保障他们的个人利益，立即为他们提供合适的岗位，帮助他们转向其他新的工作。换句话说，公车改革要保证司勤人员的工作，不让他们因改革而下岗，主要采取内部安置的办法。客观思考，平心而论，公务用车的驾驶人员实际上也是社会大众的一份子，是普通劳动者，他们

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库